



## Dossier Poignées de Slot

Deuxième partie

## SLOT RACING & COVID-19

### L'actualité et la vie du club

Les membres du club partagent les informations sur la vie du club en période de CoVID-19



# SOMMAIRE



## LA VIE DU CLUB

Les membres du **DRS** vous parlent de la vie du club et vous présentent leurs réalisations



## LES AMIS DU CLUB

Dans cette rubrique nous publions des articles écrit par des amis du club: Piste, voiture, actualité du club...



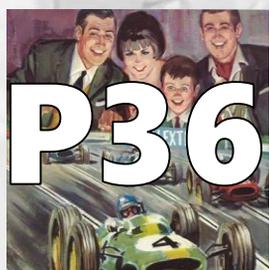
## LA TECHNIQUE

Nous partageons tous nos trucs et astuces, ainsi que nos comparatifs



## LE CHAMPIONNAT

Suivez les résultats du championnat du club, mais aussi les résultats des inter-club au DRS



## L'HISTOIRE DU SLOT RACING

Nous retraçons les origines du Slot Racing, ainsi que celle du club

### DRS MAGAZINE N°3

Magazine du Dijon Racing Slot - Association loi 1905

<https://www.dijon-racing-slot.com/>

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON



Magazine gratuit - Ne peut être vendu

**DRS**  
MAGAZINE

Numéro 3



# LA VIE DU CLUB



# L'ACTUALITE DU CLUB

## EDITO

Déjà le troisième numéro! Les succès des deux premiers numéros ont dépassé nos attentes et c'est avec une joie intense que nous vous proposons ce nouveau numéro.

Ce magazine a aussi été l'occasion de créer des liens particuliers dans l'objectif de faire mieux connaître notre passion.

Dans ce numéro, vous trouverez un article sélectionné par Slot Car Passion, qui sera diffusé en avant première de la sortie de ce magazine.

Vous trouverez aussi les fiches techniques des essais de Florent de la chaîne Youtube 'Le Slot de Flo'.

Bref, le petit monde du slot bouge, et c'est tant mieux!

Bonne lecture.

*Sportivement Vôtre!*

## VU SUR LE WEB



## NOS PARTENAIRES



Site web francophone d'informations sur le Slot Racing: Matériel, constructeurs, clubs...

**L'information du Slot en temps réel**



La chaîne Youtube de Florent où il nous présente ses essais, ses impressions et tous ses trucs et astuces

**Le site des vidéos de slot en français**



## VU DANS LE NUMERO PRECEDENT



**Le circuit des Lingons en vidéo**

Sur la chaîne YOUTUBE du DRS

# L'ACTUALITE DU CLUB

## Découverte de vacances

Une piste de slot racing dans une salle d'arcades

Par Stéphane



Quelle ne fut pas ma surprise cet été, lorsqu'au coin du salle de jeux d'arcade, je suis tombé sur cette piste!

Originaire du sud Vendée, je flânais avenue de la Plage à la Faute sur Mer, en compagnie de mon épouse. Alors qu'elle cherchais un bijoux rare (;-) chez « Le Mexicain » (si, si, il existe), je me décidais à aller trainer mes tong dans la salle de jeux que j'écumais ado.

C'était un peu notre QG d'été avec les copains. Ont y jouait au baby, au flipper ou aux jeux d'arcade qui commençais à être sophistiqués. Bref, un peu nostalgique, je me promenais dans la salle lorsque je suis tombé sur cette piste de slot. Grand écran, plein de musique, belle piste et voitures sympas. Etant seul je n'ai pas osé y jouer.

Depuis j'ai cherché. Ce type de circuit a été créé autour des années 2010 par la société Namco, appartenant à Bandai connu pour son célèbre Tamagushi...

Si vous passez par la Faute, allez à salle de jeux en haut de l'avenue de la Plage, en face du Casino, et essayez ce jeux pour me donner votre avis!



## LE DIJON RACING SLOT et la COM'



Communiquer pour exister



Le slot racing n'est pas une discipline très connues. C'est pourtant une activité complète et passionnante.

Ce manque de connaissance du 'grand publique' est pénalisant pour un club comme le nôtre, qui vie sans aucune subvention ni prêt de locaux.

En effet, c'est en assurant un nombre de licenciés suffisants que nous pourront pérenniser le club, le Covid nous ayant montré la fragilité des animations publiques que nous réalisons au club ou avec le Quattro.

C'est pourquoi nous avons créé ce magazine, pour montrer toutes les facettes de notre activité, montrer son dynamisme et donner envie de nous rejoindre.

Nous sommes aussi sur Facebook, sur LinkedIn où nous avons plus de 10 000 abonnés et nous avons récemment créé une chaîne Youtube. Retrouvez-nous sur: <https://www.dijon-racing-slot.com/>

# L'ACTUALITE DU CLUB

## TOUR AUTO SLOT RACING

Programmation du prochain TOUR AUTO SLOT RACING

Par Stéphane

Il y a un an, le **DIJON RACING SLOT** inventait un nouveau format de course: le **TOUR AUTO SLOT RACING**. Crise Covid obligeant, la course avait été annulée.

Ce nouveau format de course permet d'associer la **Course de Côte**, le **Rallye** et la **Vitesse** sur une course **d'endurance compacte**, avec des voitures largement utilisées en club.

Bien entendu, nous ne savons pas si les conditions sanitaires nous permettrons de maintenir cette date, mais nous souhaitons la mettre au calendrier pour qu'elle soit un peu **la course de la libération**. C'est pourquoi nous avons choisi de la placer fin juin, avant les vacances pour ne pénaliser personne, et à un moment, comme l'année dernière, nous pouvons espérer la levée de la majorité des restriction.

Ce format de course nous permet ce pari car nous allons utiliser des voitures de la gamme Classic (NSR et Slot It), très courantes dans les clubs, et donc sans investissement particulier.

**Il suffit de vous inscrire!**

Et si la course ne peut pas se faire par restrictions gouvernementales, vous n'avez rien déboursé!

Retrouvez le programme de l'année dernière [ici](#). Nous allons publier le nouveau règlement courant Avril!

## TOUR AUTO SLOT RACING

5 & 6 JUIN 2021

*Compétition de voitures miniatures*



# DIJON RACING

# Slot

3 rue Edmond Voisenet - DIJON

[www.dijon-racing-slot.com](http://www.dijon-racing-slot.com)

# LA VIE DU CLUB

Article sélectionné par  
**Slot Cars Passion**

## Un membre – Une Voiture

A chaque numéro, un membre du club vous présente une voiture et son histoire

Par Patrick



**Mercedes AMG GT**



**NSR**

NSR

Dernier membre arriver du DRS, ayant poussé la porte du club en février 2019, je suis tomber amoureux du club et ces pistes.

J'ai abandonné ma passion pour les trains miniatures et tout revendu pour cette nouvelle passion. Après quelques essais et courses, matériel prêté par les sloteurs, ma philosophie est depuis quelques temps, d acheter des "kit blanc " de voiture de slot. Et déco personnelle.

Certes le budget est plus élevé que pour un modèle prêt à l'emploi. Voici la Mercos AMG Gt3, de marque NSR. Après dégraissage de la carrosserie, application d'une peinture Tamiya en bombe (je ne possède pas d aérographe). Le reste des éléments sont peints au pinceau. Les décalques à l'eau viennent d un site Espagnol. Il faut de la patience pour arriver à un résultat convenable, peinture, application des décalques, vernir le tout et surtout préparer le châssis super efficace en course. Cela sera un autre sujet par les experts du club.... les cadors.... Après quelques heures de travail, voilà le résultat. Il y a des défauts c'est sûr, mais j'ai un modèle unique.

Le plus dur dans tout cela.... ne pas la pulvériser après une sortie de route.

C est mon choix. Je construit et peint beaucoup de maquettes depuis de longues années.

Voilà un de mes modèles. Et d autre à suivre.





# LES AMIS DU CLUB



# LES AMIS DU CLUB

## TEAM SLOT 04

### PRESENTATION DE L'ASSOCIATION

Par Alain de Laragne

Je me présente Association TEAM SLOT 04

Nous avons commencé des animations slot en 2016 avec un 4 voies Ninco , une vingtaine ( publiques ) par an à partir de 2017 puis début 2019 , nous avons eu l'opportunité d'acquérir une piste BLST ( en kit ) chez David Caille ( Sillage Racing ) que je connais ( personnellement ) depuis 10 ans .

C'était donc un rêve qui se concrétisait ...  
Nous avons donc continué nos animations avec cette BLST de 14 m , 4 ou 5 voitures simultanément ...15 en 2019 et malgré tout 10 en 2020 grâce entre autre aux Centres de Loisirs 04-05 ...

Mon FB est ouvert au public sous mon nom  
Groupe ...[TEAM SLOT 04](#) ...



Premières et prochaines animations 2021 prévues , les 10 et 11 Avril ( Salon de l'Auto Laragne 05300 )



# LES AMIS DU CLUB

## Les petites Martini de Team Dubst Impression 3d

Par Arnaud du BLSR – Bourbon Lancy



Les monoplaces Martini ont un rôle à part dans l'histoire du sport automobile.

Cette petite structure basée à Magny Cours par Tico Martini a réalisé au fil des ans des petites monoplaces de plus en plus sophistiquées. A partir de 1970, les autos de Tico Martini, baptisées 'MK' pour Martini-Knight vont graver tous les échelons du sport automobile, et permettre à des pilotes de se faire un nom. La liste est longue.. Car l'époque est aux écoles de pilotage (Le Circuit de Magny-Cours avait le sien, l'école Winfield) et aux 'formules de promotion' qui permettent aux meilleurs d'accéder au statut de professionnel, voire à la Formule 1.



Ainsi, au fil des années, de la 'Formule France' à la 'Formule Renault Europe', on peut voir défiler aux commandes des Martinis René Arnoux, Didier Pironi, Alain Prost, Jacques Laffite, Eric Bernard, Erik Comas.. D'autres se tourneront après être passé aux volants de ces monoplaces, vers le Rallye (Bernard Béguin, Jean Ragnotti) ou la Course de Côte (Christian Debias)..

Tico Martini tentera même sa chance en Formule 1 en 1978, avant de renoncer et se tourner vers les monoplaces plus petites, jusqu'à la Formule 2 où ses monoplaces brilleront en Championnat de France de la Montagne avec Guy Frequelin, Marcel Tarres ou Daniel Boccard.

## MK 18 – SLOT RACING



**Stéphane Dubost** propose depuis un an une réplique 'slot' de la version MK18, première monoplace avec coque en aluminium en 1976.

L'auto est disponible en version '**impression 3D**'. Pour limiter les coûts, souvent retenus sur le volume du projet. Stéphane propose un ensemble le plus restreint possible, mais suffisant pour trouver châssis, carrosserie, pilote, inserts de jantes, aileron et guide.

Il faut donc « dégrapper » le tout, mais **la matière utilisée est souple et non cassante.. un avantage pour une auto de slot !**

# LES AMIS DU CLUB

## Les petites Martini de Team Dubst Impression 3d

Par Arnaud du BLSR – Bourbon Lancy



La partie mécanique est à trouver, mais l'excellent magasin spécialisé 'VPC' sait faire des petits sets comprenant moteur, fil, tresses, axes, pignon et couronne, visserie, jantes alu et pneus pour un tarif plus que raisonnable.

Bref... tout pour bien aller.. et ça va bien, car tout se monte le plus simplement du monde ! Tout est vraiment bien pensé, à l'image des paliers de transmissions logés en lieu et place des fusées arrières ! Mieux que certaines autos de slot 'industrielles' ! Le souci du détail est présent, avec les fils de bougies et la culasse du moteur. Ne me demandez pas comment le « sorcier du 3D » s'y prend pour faire cela, je serais incapable de vous expliquer !



Il faut ajuster un peu la fenêtre de la couronne, sous la voiture, pour fluidifier la transmission, et poncer un peu la carrosserie, pour éviter le phénomène de 'strates' laissée par l'imprimante.

Apprêt, peinture, vernis, déco.. et voilà un modèle original qui sent bon les années 70 !

L'auto est présentée avec des décors de ces années, et préparée pour les manches du Challenge Slot Montagne. Elle est très agréable et le mix entre les pneus, et le petit moteur « slim » est très bon. Du fun assuré !



En couverture

# LES AMIS DU CLUB

## Challenge Slot Montagne (CSM)

### L'histoire de la Montée Cristo dans le CSM – 1/5

Par Arnaud du BLSR – Bourbon Lancy

[Site du CSM](#)



Arnaud • DRS

La « Montée Cristo » du DRS est présente sans coupure depuis la création du Challenge Slot Montagne, début 2015. Seule la manche de Montélimar possède cette antériorité, mais malheureusement, la course drômoise a été victime du confinement en 2020 alors que la manche bourguignonne est passée entre les gouttes, fin Août.

La participation du club de Dijon date donc de fin 2014, quand les organisateurs ont contacté Paul Journet, avec l'idée d'utiliser le Rocher Moore, déjà en utilisation dans le local.

Paul Journet, qui n'est pas à un défi prêt, a proposé mieux.. la création d'un tracé spécifique. Tracé qui verra le jour en une poignée de mois seulement après un travail acharné : la Montée Cristo.

## 2015 – 4 et 5 avril.

La manche de Dijon, prête avant l'heure prévue, vient suppléer celle initialement agendée à Aulnois sur Seille. C'est donc le deuxième rendez-vous de l'année, après la manche de Bourbon-lancy, disputée mi-Mars chez Arnaud Grimaud. 16 concurrents se réunissent et les membres du DRS vont prendre leurs revanches sur leurs terres. Norbert Billard remporte le groupe 1, Ghislain Billard (Renault Mégane Trophy) remporte la course au classement général, ainsi que les groupes GTTS et C. Enfin, Paul Journet remporte le groupe 'Véhicules Historiques-Tourisme' avec une BMW 2002. A noter les victoires de groupes du président du Club de Lure Jean Keser (VH-Sport), de Philippe Buysens (groupe A et groupe 2) et Sébastien Cayrier (groupe D).



# LES AMIS DU CLUB

## Impression 3D

### La résine

Par Simo de Limoge

J'aimerais vous parler de mon expérience de l'impression 3D et ses dérivés vécue grâce à des gens de notre groupe. J'appelle Pascal Forestier, Patrick Bel et Bernard.

Notre ami pascal nous propose des figurines en impression, j'en ai acquis quelques unes chez lui pour mes différents décors. Il nous propose pleins de nouvelles choses qui apportent de la variété à nos univers. À la suite des échanges nourris que j'ai eu avec lui, j'ai franchi le cap en achetant une imprimante résine elegoo mars sur AliExpress pour 160€ environ.

Me voilà lancé dans l'impression 3D!

Bien sûr des figurines, bien sûr des décors et bien sûr des carrosseries!

Je ferai un post ultérieurement sur l'impression, le sujet du post actuel est tout autre.



# LES AMIS DU CLUB

## Impression 3D

### La résine

Par Simo de Limoge



Excité par cette découverte, je me suis rapproché de nos amis Patrick bel et Bernard macours qui nous ont déjà présenté leurs châssis maison. Je leur propose de tester leurs châssis sur mes carros imprimées.

Ils acceptent immédiatement le challenge et m'envoient tous les deux du matos juste avant les fêtes de Noël.

Je voulais monter l'ensemble pendant les fêtes, mais je vous apprend rien si je vous dis que le moindre bout de bricolage dans le Slot peut parfois durer des semaines!!!

Me voilà donc en piste pour monter les châssis de nos amis sous mes impressions!

Je vais vous livrer rapidement mes impressions.



# LES AMIS DU CLUB

## Impression 3D

### La résine

Par Simo de Limoge



Avant d'aller plus loin, j'aimerais préciser que je n'ai ni l'intention ni la compétence pour faire une analyse comparative des différents châssis et conclure sur un classement. Je n'ai d'ailleurs pas pris les chronos lors de mes essais. Ça sera seulement mon ressenti tout aussi discutable qu'il est...

Mon propos est juste de partager avec vous un vécu et surtout mettre en avant la créativité et l'ingéniosité de certains membres du groupe.

Toutefois, j'ai voulu mener la chose avec méthode en utilisant un maximum de pièces identiques sur les différents montages (carro, pneus, jan te s, moteurs, guide, tresses, etc...) nous ne sommes pas là pour nous prendre au sérieux mais nous pouvons faire les choses sérieusement.



# LES AMIS DU CLUB

## Impression 3D

### La résine

Par Simo de Limoge



En conclusion, j'ai pris beaucoup de plaisir à monter les châssis de nos amis. J'ai apprécié les échanges que nous avons eu. Tout simplement leur accessibilité et leur disponibilité.

Tous deux nous ouvrent des perspectives intéressantes si jamais nous trouvons que le marché ne répond pas à nos attentes.

Maintenant, il ne faut pas perdre de vue le temps considérables qu'ils ont passé à dessiner, concevoir, imprimer, rater, recommencer... bref jouer quoi!

Personnellement, je ne monterai pas ces châssis en version définitive sur les 504, tout simplement car je les trouve trop visibles sous la carrosserie, tout comme il faut que je retouche l'avant de la carrosserie pour passer le Guide.

Sur ce point, le Slot Classic garde son avantage d'être très discret.

Mais comme je l'ai dit plus haut ce n'est que mon avis subjectif qui n'enlève en rien aux qualités du travail de nos amis.

Encore merci à Patrick et Bernard pour votre participation à ce post

J'espère que vous apprécierez.

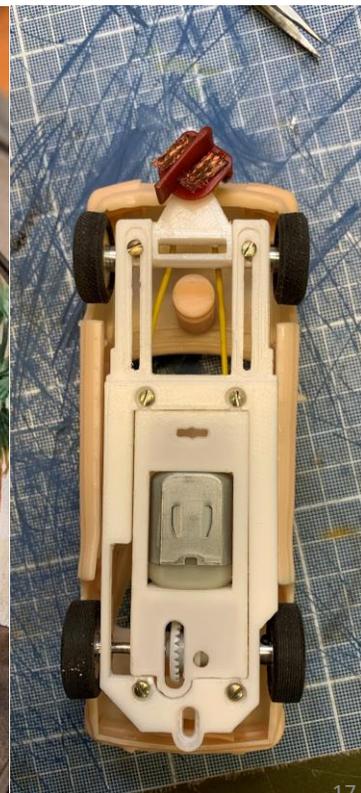
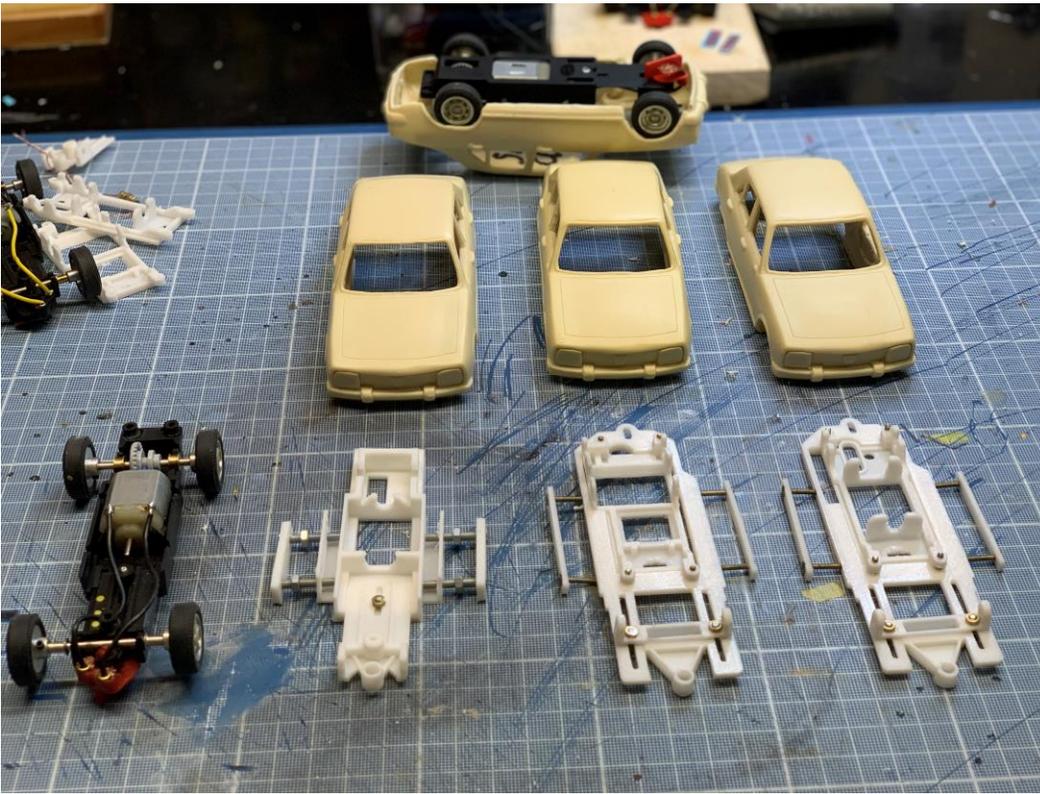


# LES AMIS DU CLUB

## Impression 3D

### La résine

Par Simo de Limoge



# LES AMIS DU CLUB

## FORD GT40

### DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 2

Par Alain de Mougins

Alain nous fait le plaisir de partager des extraits du livre qu'il a écrit sur la GT 40:  
Une grande source d'informations pour une voiture qui écume souvent nos pistes.



# Genèse et histoire de la FORD GT 40

Tome I

Des premiers pas à la victoire



Alain Craniotakis

# LES AMIS DU CLUB

## FORD GT40

### DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 2

Par Alain de Mougins



Shelby était aussi une légende aux USA, pour avoir remporté le Road America 500 en 1957 dans une Maserati. Par la suite, ses Cobras domineront encore cette épreuve.

Nous l'avons vu plus haut, Shelby atteint le summum de la gloire en 1959, en remportant les vingt-quatre heures du Mans avec la voiture qu'il partage avec Roy Salvadori\*. Cette année-là marque aussi la fin de sa carrière de pilote.

Malheureusement diagnostiqué cardiaque, il doit renoncer à courir. Mais Carroll n'est pas homme à se laisser abattre et il ne peut envisager sa vie loin de la course automobile.



Au cours de sa carrière internationale, Carroll Shelby avait conduit les voitures de sport les plus rapides et les plus chères de l'époque. Bien que manifestement rapides, les Ferrari, Maserati, Aston Martin et Jaguar, mues par des moteurs très sophistiqués, étaient très chères.

Shelby, qui avait été impressionné par la vitesse de ces autos, considérait pourtant que leurs mécaniques étaient trop peu fiables, trop complexes et nécessitaient des réparations constantes, ce qui rendait aussi leur entretien très coûteux.

En repensant à l'Allard J2X qu'il a piloté dans les années 50, il se demande pourquoi personne aux États-Unis n'a pas construit ce genre de voiture de sport hybride, alliant la maniabilité et l'équilibre d'un châssis européens avec un moteur V8 américain facile à entretenir par n'importe quel garage indépendant.



**A gauche en haut**, 1959, Le Mans, Shelby est dans les derniers tours avant sa victoire au général.

**A gauche en bas**, au volant de sa Birdcage 1961 Carroll est déjà une légende aux USA.

**Ci-dessus**, dans une Ferrari 850S. Il n'aurait sans doute pas imaginé, que dans moins d'une décennie il serait le cauchemar d'Enzo Ferrari. Notez qu'il arbore toujours son numéro fétiche, le 98.

# LES AMIS DU CLUB

## FORD GT40

### DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 2

Par Alain de Mougins



Assis sur l'aile de la toute première AC Cobra

Il décide donc de fonder une compagnie pour construire cette auto, avec l'intention de la vendre pour la moitié du prix d'une GT européenne. Elles se nommeront Cobra, la légende veut que ce nom lui soit apparu dans un rêve.

En 1962, Shelby voit une occasion s'offrir à lui lorsque qu'AC Cars, en Grande-Bretagne, perd son motoriste, puisque la Sté Bristol annonce qu'elle va arrêter la production du 2 litres six cylindres. Il faut rappeler ici que ce moteur, commercialisé par Bristol, est une prise de guerre, puisqu'il s'agit du six cylindres en ligne BMW qui équipait la 328 avant la guerre. Quant à la Ace, qui doit son coup de crayon à John Tojeiro, les observateurs de l'époque feront remarquer qu'elle ressemble à s'y méprendre à la Siata 208, voiture Italienne conçue pour le marché américain dont elle partage les cotes au centimètre près.

AC Cars, contacté par Shelby, accepte de fournir des châssis modifiés pour accueillir le V8 de la Ford Fairlane, que Shelby parvient à se faire livrer par la firme américaine.

La Cobra montre très vite son potentiel sur les circuits américains, notamment face aux Chevrolet Corvette, beaucoup plus lourdes. Le succès est immédiat, un mythe est né.

Après quelques moteurs de 260 c.i. (environ 4,2 litres), elle passe, dès 1963 à 289 c.i. (4,7l) pour atteindre une puissance de 271 cv, pour la version homologuée sur route et atteignant les 360 cv pour la version de compétition.

Mais la plus redoutable des Cobra va naître en 1965, sous l'appellation 427. (...) Les performances sont à l'avenant, le 0 à 100 est couvert en 4.2s et la vitesse de pointe atteint les 266 km/h. Elle remporte le championnat de l'USRRC en 1963.

# LES AMIS DU CLUB

## FORD GT40

### DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 2

Par Alain de Mougins



La Shelby American Inc. Produit même deux *Super Snake* en 1966 avec deux compresseurs Paxton 3 accouplés au moteur 427 qui développe 800 chevaux, c'est prodigieux pour l'époque.

Néanmoins cela reste insuffisant pour aller chercher les fabuleuses Ferrari GTO au Mans. Le point faible de la Cobra c'est son aérodynamique. (...) Qu'à cela ne tienne, Shelby, aidé de Peter Brock, ancien styliste de la General Motors, développe une toute nouvelle carrosserie, qui sera connue sous l'appellation Cobra Coupé.

Bien qu'il ne soit pas contraint par les exigences d'homologation, puisque le règlement permet de modifier complètement une carrosserie tant que la mécanique n'est demeurée inchangée, ce nouveau projet constitue tout de même un défi. Brock fait le travail de conception à l'œil sans avoir recours à des essais en soufflerie. Le résultat final est certes peu conventionnel, mais permet tout de même à l'auto d'atteindre ses objectifs.



**Ci-dessus** une AC Ace à moteur 6 cyl. Bristol.

**Ci-contre à droite** un Siata 208 Sport dont les lignes se confondent facilement avec celles de la Ace.



# LES AMIS DU CLUB

## FORD GT40

### DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 2

Par Alain de Mougins



La California Metal Shaping se voit confier la production des panneaux d'aluminium, formés à l'ancienne sur des gabarits en bois. Ils seront ensuite assemblés dans les ateliers de Shelby American. Bob Negstad concevra la suspension. L'ingénieur et pilote de course britannique, Ken Miles, est également impliqué dans le développement du coupé Cobra. Depuis la création de Shelby American Inc., il est le pilote d'essais officiel. Son travail pour la Cobra Coupé, se concentre sur le châssis et le bloc V8 de Ford. Il fait renforcer le châssis et modifier la position de conduite à cause de l'abaissement de la ligne de toit du coupé. Bénéficiant des dernières mises à jour, le moteur Ford V8 de 4 727 cc de cylindrée\* est alimenté par quatre carburateurs Wéber 48 IDM. Il délivre une puissance maxi de 390 cv à 6 750 t/mn et un couple maxi de 462 Nm. La voiture est très légère puisqu'elle ne pèse que 1 043 kg et avec sa robe de coupé très caractéristique, prévue pour atteindre les 307 km/heure en pointe.



# LES AMIS DU CLUB

## FORD GT40

### DES PREMIERS PAS A LA VICTOIRE – Episode 2

Par Alain de Mougins



La première Cobra Coupé sort des ateliers en janvier de 1964 prête à être testée sur la piste de Riverside à proximité. Les essais intensifs révèlent que le design peu conformiste de Brock donne d'excellents résultats. A son volant Miles atteint une vitesse maxi de 183 mph (283 km/h), 32km/h de mieux qu'une Cobra Roadster FIA. En février, le prototype fait ses débuts en course lors des 2000 km de Daytona. (...)

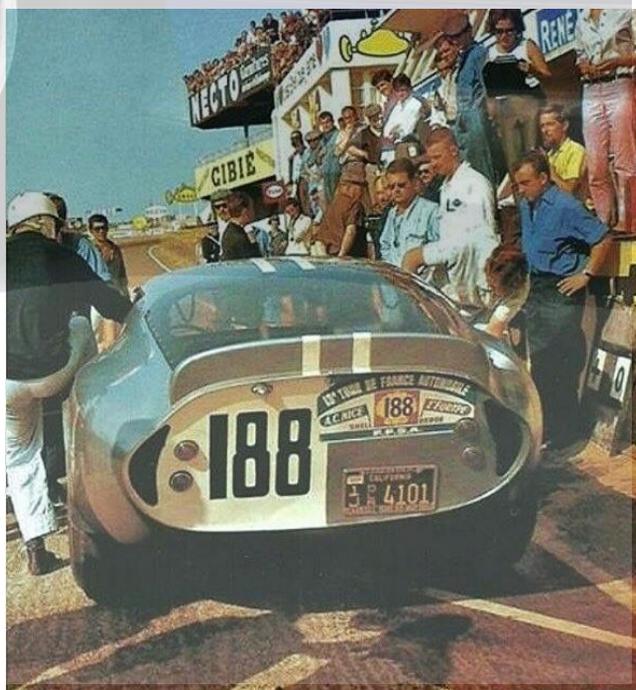
A son volant, les pilotes Dave Macdonald et Bob Holbert voient la victoire leur échapper par la faute d'un début d'incendie lors du ravitaillement. Malgré tout la voiture sera baptisée Cobra Daytona Coupé par la presse et c'est sous ce nom qu'on se réfèrera à elle désormais. Le mois suivant, aux 12 Heures de Sebring, Macdonald et Holbert finissent quatrième au scratch et remportent la victoire en catégorie GT, avec huit tours d'avance sur la première Ferrari !

Ironie du sort, pour des raisons de surcharge de travail des ateliers Shelby, les cinq autres carrosseries de Daytona sont construites par la Carrozzeria GrandSport de Modène, voisine de Ferrari. Serait-ce là la raison pour laquelle, sous prétexte de rendre le coupé plus élégant, les carrossiers italiens vont apporter quelques subtiles modifications du pare-brise et du toit. Ces changements feront tout de même perdre près de 16km/h de vitesse de pointe. Ce ne sera pas suffisant pour empêcher Dan Gurney et Bob Bondurant, de décrocher la victoire en catégorie GT et une quatrième place au classement général au 24 heures du Mans 1964. C'est la première fois que Ferrari ne remporte pas la victoire en GT au Mans, depuis la création de la catégorie en 1959.

Est-ce encore un hasard en faveur de Ferrari, la dernière manche du Championnat du Monde, à Monza, est annulée, ce qui ne laisse aucune chance à Shelby American, de combler l'écart qui le sépare de Ferrari pour le titre mondial cette année-là. En 1965, les Daytona Coupés désormais au nombre de six, dominent la saison avec des victoires à Daytona, Sebring, au Nürburgring et à Reims.

Une nouvelle victoire au Mans échappe à Shelby car Ferrari, qui a réussi à homologuer une 275 GTB en GT, est revenu. Mais les Daytona, remportent le championnat du monde des constructeurs en catégorie GT.

Ces pages sont un condensé du livre :  
« **GENÈSE ET HISTOIRE DE LA FORD GT40** »  
Ecrit par **ALAIN CRANIOTAKIS**. Présentées dans ce magazine sous forme de feuilletton, elles ne contiennent pas l'intégralité du texte et des images.





# TECHNIQUE



# Essai comparatif

## Comparatif: les poignées de Slot

### Deuxième Partie: Les poignées des Tauliers

Par Didier

Aujourd'hui nous allons aborder les poignées des tauliers.

Petit rappel , au DRS , le taulier c'est le **président** .

Alors le taulier roulait en **Parma** et je suis sûre que parmi vous certains roulent encore avec ça .

**Tout est réglable ,si, si !**

Le ressort par exemple , il peut parfaitement remplacer la commande d'**anti-spine** ( anti patinage ) d'une Slot it SCP 2: un ressort plus dur et le tour est joué .

On change de résistance , c'est la **sensibilité** que l'on modifie ...etc . On ne rigole pas au fond !

Il fallait savoir se montrer patient, lorsque on était en bagarre a coté de "**l'homme a la Parma** ". Être observateur , attendre le bon moment , que l'index commencent a blanchir , que les premiers rictus de douleur apparaissent au coin de ses lèvres , pour porter l'attaque décisive, et creuser l'écart.



# Essai comparatif

## Comparatif: les poignées de Slot

### Deuxième Partie: Les poignées des Tauliers

Par Didier

L'époque a changé: un **nouveau taulier**, une nouvelle poignée.

Maintenant c'est **Slot-it SCP2**. C'est nettement moins glamour non ? Il faut reconnaître que c'est une poignée qu'on voit très souvent autour des pistes. Et pour cause, c'est **une poignée très complète pour environ 130€**. Elle peut faire du digital, il suffit de changer de cartouche (attention pas en Davic ; un de ses seul défaut ?) de la télémétrie, en rajoutant un module.

A la prise en main, on trouve une poignée un peu volumineuse mais légère (la comparaison avec une Parma n'est pas judicieuse bien sûr, it's a joke!). **La douceur de la gâchette est incomparable**. L'ergonomie demande elle, un peu d'habitude. Le petit potard de "curve" est pas vraiment accessible lorsque que l'on pilote ; il faut le chercher. Il aurait été sans doute plus judicieux de l'installer dans la lignée des trois autres au dessus. Le petit switch a 3 positions sur le dessus de la poignée est plutôt exposé, en cas de chute. Une gâchette 2 doigts ou 1 doigts au choix, le luxe.



**Pour en maîtriser toutes ces subtilités, il faut quelques heures de pratique**, mais après, quel bonheur. On peut se poser des questions sur l'utilité de l'anti-spine, qui semblent peu efficace à première vue. Mais le fait de le passer de la position max, à mini et vous serez surpris de voir que vos temps au tour progresse de quelque centième. (du calme, centième j'ai dit !)

Quant on a un doute, il suffit de la reprogrammer et c'est reparti. Pas de piste à nettoyer.

En bref, **une compagne fidèle**, qui ne m'a jamais laissé tomber et qui me sert souvent de base de comparaison lorsque j'essaie un autre poignée.

L'avenir sera peu être à **la SCP3 au prochain taulier** ? Pour l'instant personne n'a franchi le pas ici.

Si parmi vous quelqu'un utilise cette ultime évolution, alors **n'hésitez pas à nous faire part de vos constations**. Merci.

# Mise au point

## Guide Pratique (2/16)

### Préparation Mc Laren F1 GTR – Slot It

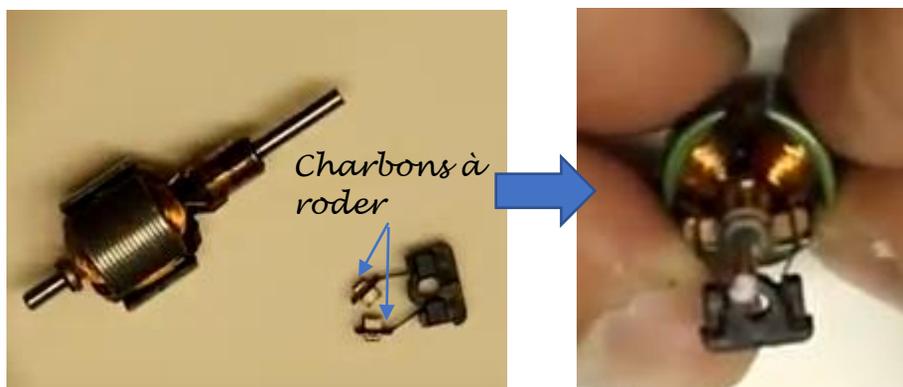
Par Stéphane

A chaque numéro, retrouvez un extrait du guide pratique de préparation Slot It écrit par Stéphane à partir des vidéos du Austin Slot Car Club



## RODAGE MOTEUR

Lorsque vous recevez votre voiture, le moteur n'est pas rodé. Les charbons, qui permettent les contacts électriques sont assez 'carré' (voir photo ci-dessous). Il convient donc de les roder pour leur donner une forme arrondie, ayant une plus grande surface de contact et ainsi améliorer les performances du moteur.

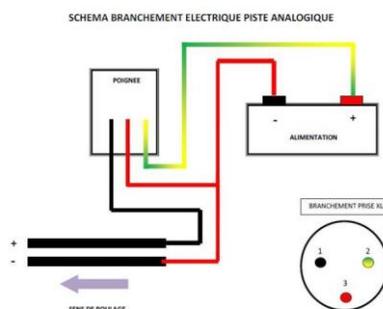


### MATERIEL NECESSAIRE :

- Un pot en verre type bocal alimentaire
- Alcool à brûler
- Alimentation électrique réglable (0-12V mini) ou grosse pile (4.5 ou 9V)
- Contrôleur de vitesse de rotation (Usage non détaillé dans ce document. Il permet de vérifier les gains avant/après rodage)
- Huile pour pallier

### MODE OPERATOIRE :

1. Repérer le plus et le moins du moteur



Retrouvez la vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=bo6OIEqwaQw>

# Mise au point

## Guide Pratique (3/16)

### Préparation Mc Laren F1 GTR – Slot It

Par Stéphane

A chaque numéro, retrouvez un extrait du guide pratique de préparation Slot It écrit par Stéphane à partir des vidéos du Austin Slot Car Club



## RODAGE MOTEUR

### MODE OPERATOIRE (suite) :

2. Préparez un mélange 50% eau/50% alcool (soit 45.5% d'alcool)



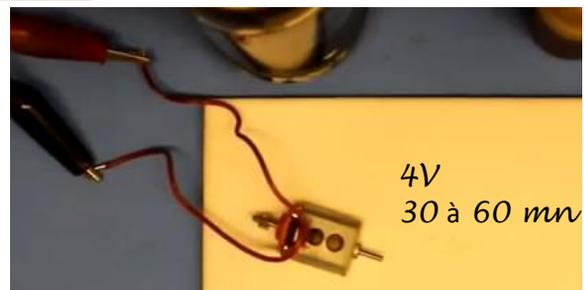
3. Huiler le palier opposé au pignon. Mettre de l'huile sur le pallier du pignon va encrasser les interstices entre les contacts du moteur et risques de causer de courts circuits :



4. Brancher le moteur sur 4V et laisser tourner à vide pendant 30 à 60 mn

5. Remuer bien le mélange alcool/eau et plonger le moteur sous tension pendant 3mn.

6. Résultat après 3mn : des particules de carbone et de saleté flottent à la surface. Retirer le moteur et souffler le mélange, moteur en rotation. Le gain mesuré dans cet exemple est de 1200 t/mn



Retrouvez la vidéo : [: https://www.youtube.com/watch?v=dlfw10wK4nw](https://www.youtube.com/watch?v=dlfw10wK4nw)



## Le Slot de Flo

Tous les mois, retrouvez les fiches techniques des vidéos de Flo

Par Stéphane



## NISSAN SKYLINE GT-R GrA



Ce mois-ci, Florent nous présente l'essai de la NISSAN SKYLINE GT-R GrA de Slot It. Retrouvez l'essai en vidéo en cliquant sur le tableau ci-dessous:



### Fiche technique

Marque	Slot it	Moteur	Mx 15
Modèle	Nissan skyline GT-R gr A	Tours minutes	21.000 tr
Hauteur	3.7 cm	Transmission	Propulsion
Train avant	5.5 cm	Pignons	9 dents
Train arrière	5.5 cm	Couronne	28 dents
Longueur	13.9 cm	Aimant	Oui
Poids total	74 gr	Système	Analogique
Poids carrosserie	23 gr	Emplacement puce Oxigène/digitale	Seulement oxygène
Poids châssis	51 gr	Guide	Slot it ch 66
Support moteur	In line	Support de guide	fixe
Kit lumière	non	Suspension	non





## Le Slot de Flo

Tous les mois, retrouvez le classement des voitures essayées par Flo

Par Stéphane

La NISSAN SKYLINE GT-R GrA fait son entrée dans le tableau en quinzième place, laissant la F1 NSR (Voir DRS MAGAZINE N°2) en tête de classement

Voiture	Temps /s Ligne intérieur	Temps /s Ligne extérieur	Moyenne des 2 lignes	Voltage piste	Classement
Formule 1 86-89 nsr	4.880	4.980	4.930	8.6 V	1
Lamborghini GT3 Sideways	4.940	5.060	5.000	8.6V	2
Mercedes AMG GT3 Scaleauto	4.970	5.170	5.070	8.6V	3
Corvette C7 GT3 nsr	5.060	5.220	5.140	8.6V	4
BMW M6 GT3 sideways	5.130	5.260	5.285	8.6 V	5
Sauber Mercedes Groupe c / slot it	5.310	5.430	5.370	9.4 V	6
Nissan R89C Groupe c / slot it	5.380	5.420	5.400	9.4 V	7
Nissan R91VP Groupe c / slot it	5.320	5.540	5.430	9.4 V	8
Jaguar Groupe c / slot it	5.380	5.480	5.430	9.4 V	9
Porsch 962c Groupe c / slot it	5.390	5.670	5.530	9.4 V	10
Porsch GT2 Revo slot	5.500	5.650	5.575	10.0 V	11
Ferrari F333 Revo slot	5.490	5.670	5.580	10.0 V	12
Porsch GT1 Revo slot	5.490	5.680	5.585	10.0 V	13
Ferrari F40 GT2 Revo slot	5.500	5.710	5.600	10.0 V	14
Nissan sky gt-r Dtm Slot.it	5.540	5.800	5.670	9.4 v	15



## DANS LES STANDS

Florent nous confie ses vidéos en préparation

Dans ses prochaines vidéos, Florent nous présentera **comment choisir sa marque de circuit** en comparant quatre fabricants de circuits à plaques plastiques, mais aussi **comment bien préparer et assembler son circuit** afin d'avoir le meilleur rendu possible.



# CHAMPIONNAT



# LE CHAMPIONNAT

## LES DERNIERES COURSES... ARSOUILLES\*!

GR5 Sideways – 6 février 2021



BRM – 13 février 2021



\* Les ARSOUILLES sont des courses entre membres, ne comptants pas pour le championnat.

Tous les détails et les commentaires sur notre blog: [dijonracingslot.blogspot.com](http://dijonracingslot.blogspot.com)

# LE CHAMPIONNAT

**LES DERNIERES COURSES... ARSOUILLES\*!**

F1 – 20 février 2021



\* Les ARSOUILLES sont des courses entre membres, ne comptants pas pour le championnat.

Tous les détails et les commentaires sur notre blog: [dijonracingslot.blogspot.com](http://dijonracingslot.blogspot.com)

# LE CHAMPIONNAT

DIJON RACING S.E.C.

## LE CLASSEMENT

Classement générale – Saison 13

Classement  
en live



positions	p	points	Pilotes	assidu.	victoires
podium	1	205	Didier	8	4
podium	2	167	Stéphane	8	
podium	3	149	Cedric J	8	2
top 10	4	144	Philippe G.	7	1
top 10	5	123	Philippe G.	7	
top 10	6	123	Jean-Daniel	7	1
top 10	7	114	Denis	7	
top 10	8	93	Christian	7	
top 10	9	81	Patrick	7	
top 10	10	63	Claude	3	
challenge	11	21	Dimitri	1	
challenge	12	18	Benjamin	1	

Suspendu pour cause de Covid-19

## LE CALENDRIER DES PROCHAINES COURSES

Les courses ont lieu le jeudi de 19H00 à 22H00. Essais libres de 15H00 à 19H00

DATE	Catégorie	Illustration
11 mars 21	GT3	
18 mars 21	DTM	
25 mars 21	DTM + OPEN	
1 <sup>er</sup> avril 21	Classic	

sous réserve des conditions sanitaires

# L'ACTU DU QUATTRO

## LE QUATTRO

Le QUATTRO est notre circuit mobile. Il nous permet d'animer des fêtes, publique ou privées. Vous trouverez dans cette rubrique nous différentes dates d'animation, autant de rendez-vous pour nous rencontrer et goûter au Slot Racing.



## NOS RENDEZ-VOUS

**AUTUN – 16 FEVRIER 2021**

Le DRS assure la promotion du slot racing en Bourgogne Franche Comté, et au delà

**AUTUN - 71**  
... pour les scolaires



**ROANNE – 29 MAI 2021**

AGGLO  ROANNE

**MUSTANG DAY – 3 AVRIL 2021**

**MUSTANG**  
29<sup>e</sup> ÉDITION  
**Day**



**3 AVRIL 2021**

**CIRCUIT**  
**DIJON-PRENOIS**



[www.mustangclubdefrance.com](http://www.mustangclubdefrance.com)



# L'HISTOIRE DU SLOT RACING



## SCALEXTRIC

**EL JUEGO QUE APASIONA AL MUNDO**

SCALEXTRIC le ofrece, además, una gran variedad de accesorios, para ampliaciones, tramos de pista, puentes, "chicanes", vallas, automóviles, etc.

SCALEXTRIC le reportará una continuidad de ventas durante todo el año.

Fabricado en España por

**Exin-Lines Bros. S. A.**

BOGES DE FLOR, 14 BARCELONA 11



**MODELOS:**

Turismo Competición 60  
 Gran Premio 1  
 Gran Premio 2  
 Gran Turismo 60  
 Gran Premio 84

**SCALEXTRIC**  
 LA PRIMERA MARCA MUNDIAL

# LE MANS SLOT RACING

## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Lola T70 #12 >1967

L'histoire des 24 heures du Mans à travers les voitures miniatures pour circuit routier électrique anciennes et contemporaines à l'échelle du 1/32ème.

### La Lola T70 MkIII n°12 des 24 heures du Mans 1967

La Lola T70 MkIII/SL101 est le premier coupé T70 qui apparaît au Racing Car Show de Londres en janvier 1967 et se pose doublement en vedette de la manifestation. Marquant l'entrée de Lola dans le Championnat du monde Sport-Prototype, il annonce également le retour d'Aston Martin en compétition.

Réservé à l'équipe officielle Lola dont l'engagement est assuré par John Surtees, le V8 britannique DP218 en alliage léger conçu par Tadek Marek affiche une cylindrée de 5064 cm<sup>3</sup> et délivre 420/430 ch. Peinte d'un joli vert anglais et décorée de la flèche blanche du Team Surtees, la Lola effectue des débuts plutôt encourageants aux essais d'avril du Mans, où elle signe le troisième temps derrière deux Ferrari P4, mais elle sera la plus rapide sur piste humide.



Le patron du Team Surtess a engagé deux voitures pour les 24 heures du Mans 1967. Big John sera au volant de SL121 au capot arrière profilé, SL101 sera confiée à l'anglais Chris Irwin qui débute au Mans et à l'africain du sud Peter 'Piet' de Klerk déjà vu l'année précédente sur Porsche 906. Qualifiée en 25ème position avec un temps de 3'48"3, elle rend plus de 15 secondes à sa sœur d'écurie.

Les débuts au Mans des Lola Aston Martin furent très brefs. Surtees a été le premier à abandonner avec un piston cassé après seulement trois tours de course. La numéro 12 renoncera au 25ème tour après que l'amortisseur de vibrations du vilebrequin monté en urgence par les ingénieurs d'Aston Martin pour contrer le phénomène vibratoire, se soit détaché.



# LE MANS SLOT RACING

## LE MANS SLOT RACING

Le site de JD membre du DRS: [lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)

## Lola T70 #12 >1967

### La Lola T70 Thunderslot UKL TD001

Giovanni Montiglio transfuge de NSR a créé la marque Thunderslot en 2015. La Lola T70 MkIII est la première voiture produite par la marque. A la différence de NSR, la décoration, les accessoires et la qualité de la finition en font un modèle très fidèle à la réalité. La numéro 12 des 24 heures du Mans 1967 a été produite en série limitée à 200 exemplaires. La décoration est très fidèle, la peinture très brillante. Seuls les rétroviseurs devraient être peints de la couleur de la carrosserie et non chromés, ainsi que les couvercles culasses marqués Aston Martin et non pas Chevrolet..



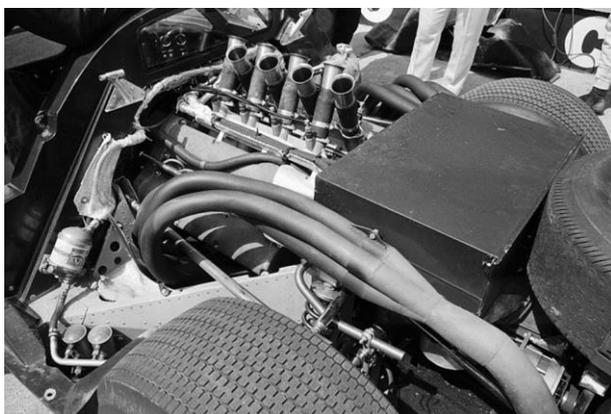
[lemans.slot-racing.fr](http://lemans.slot-racing.fr)



Fidélité :



Performances :



Le châssis et le support moteur sont très efficaces grâce aux nombreux réglages. La transmission en plastique est aussi robuste que les versions métalliques et garantit un fonctionnement beaucoup plus silencieux. Le moteur est un classique 21500 tr/mn qui permet de rouler à armes égales avec les modèles de Slot.it ou de NSR.

Sur la piste, la Lola est d'une efficacité redoutable. La qualité de la finition et des ajustements sont d'un très haut niveau et offrent sans préparation particulière, des performances de tout premier ordre.



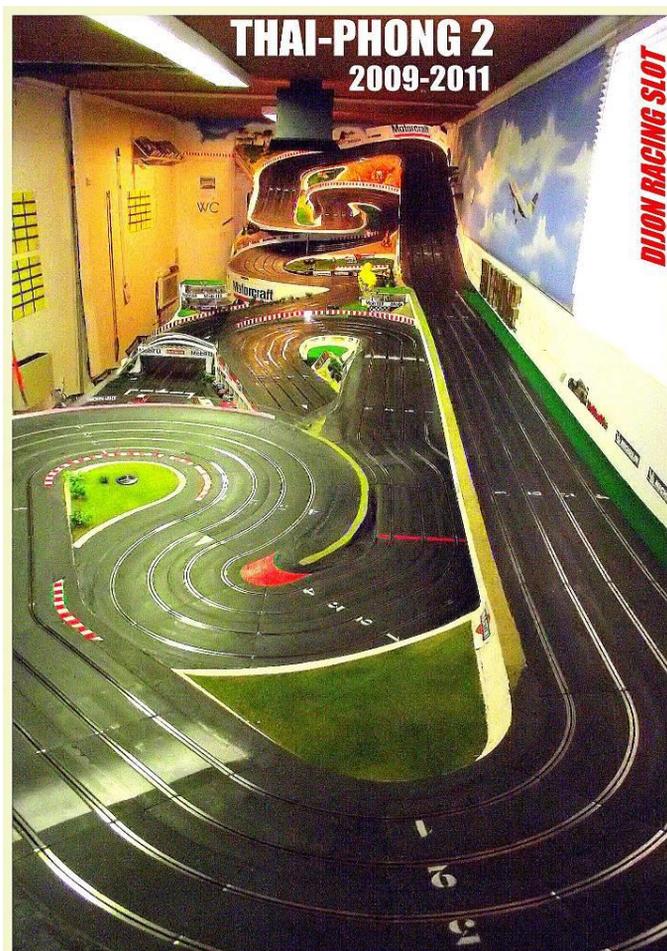
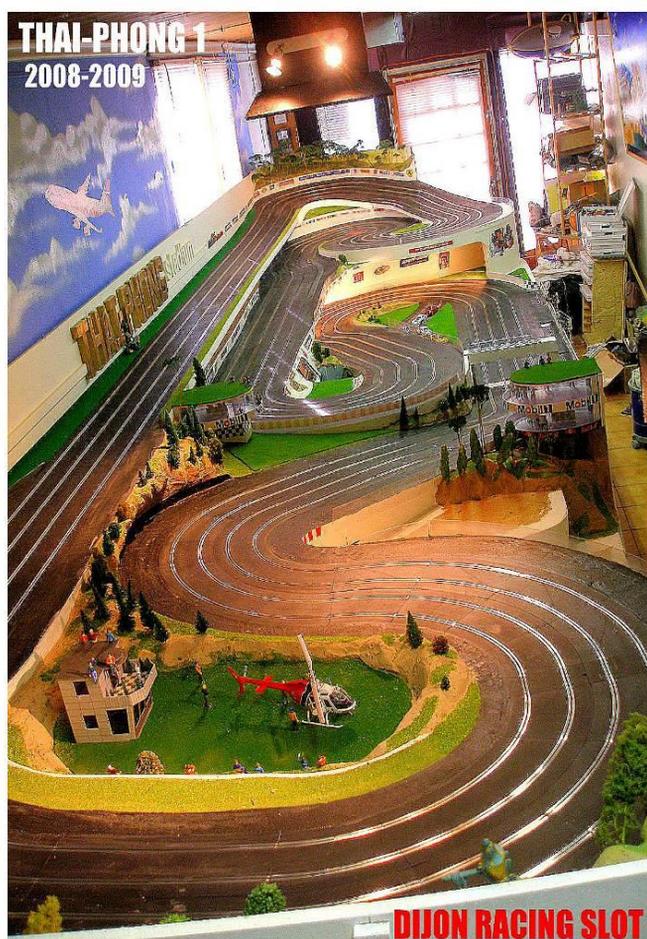
# L'HISTOIRE DU CLUB

Paul nous raconte l'histoire du DRS de 2008 à nos jours...

## LES PREMIERS THAI-PHONG 2009 - 2010

Episode 2

Les "Santoring" sont complètement démontés en 2009 pour laisser la place à un grand circuit 4 pistes, toujours Scalex Sport. Naissance du "Thaï-Phong" 1 jusqu'en 2010, et fin 2010 suite à de vertigineuses modifications, naissance du "Thaï-Phong" évo 2 entre 2009 et 2011. L'évolution 2 subira un allongement en forme de côte qui montera jusqu'à 20cm du plafond (construction hiver Noël 2010). Cette côte fut nécessaire pour conserver l'atelier de mécanique "slot" situé juste en dessous. Quand on a pas de place, mais qu'on a des idées...



Le club existe alors à titre privé et compte jusqu'à 25 membres. Il prend, dès la création, le nom de DIJON RACING SLOT.

Paul JOURNET suspend alors la peinture artistique pour se consacrer entièrement à son club, vu l'affluence d'adhérents. Son atelier de peinture et galerie, sont vidés et transformés en salle de jeux ... salle de "Slot Racing" plus précisément. L'espace ainsi obtenu est la totalité du local, soit 10,00m x 3,50m plus un petit local sanitaire ( Lavabo + WC ). Club ouvert tous les jours, entraînements fréquents.

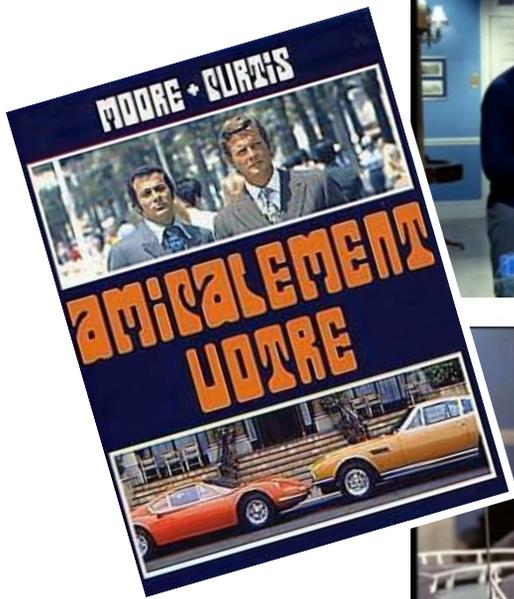
# HISTOIRE DU SLOT

## Back to the Sixties

Retour en arrière, lorsque des stars s'amusaient sur des Scalextric ou des circuits 24

*Vu sur le net*

Ce mois-ci, une série iconique des années 70:



Épisode 24 : *Une rancune tenace*

## Humour de sloteurs

*Vu sur le net*



*Amis Slotteurs,*

*Si vous souhaitez participer au **DRS** MAGAZINE, n'hésitez pas à nous envoyer vos articles à l'adresse ci-dessous, sur l'activité de votre club, ou tout simplement sur vos réalisations.*

Source: Facebook



# DIJON RACING

  
**slot**

**DRS**  
MAGAZINE

**Magazine du DIJON RACING SLOT**

Contact Magazine: [drs21.contact@gmail.com](mailto:drs21.contact@gmail.com)

Contact Club: [dijon.racing.slot@orange.fr](mailto:dijon.racing.slot@orange.fr)

<https://www.dijon-racing-slot.com>

3 rue Edmond Voisenet – 21000 DIJON